

# Un ensayo metodológico de caminería y geografía históricas en el valle de Lamasón (Cantabria)

ALBERTO ANSOLA<sup>1</sup>

Recibido: 29/06/2017 | Aceptado: 16/07/2018

## Resumen

Después de hacer un repaso a los diferentes enfoques que los estudios históricos de caminería han desarrollado en España, se expone una nueva metodología integradora entre la caminería histórica y la geografía histórica del paisaje llevada a cabo en una investigación en el valle de Lamasón (Cantabria). Metodología caracterizada por ir del todo (red viaria) hasta las partes (caminos), por desarrollar un enfoque regresivo desde adelante a atrás y por combinar fuentes documentales y arqueológicas, y que ha permitido reconstruir la red viaria histórica anterior a la actual y el estudio de todos sus vestigios. Los resultados se consideran muy positivos dentro de los estudios de caminería histórica, pero en los de geografía histórica del paisaje no se llegó del todo a los objetivos marcados en el inicio. Pese a todo, sigue considerándose el método más idóneo para el estudio de las redes viarias históricas y su interrelación con el resto de elementos del paisaje.

---

Palabras clave: Caminería histórica; geografía histórica del paisaje; arqueología del paisaje.

---

## Abstract:

*A methodological essay on historic road and geography in the valley of Lamasón (Cantabria)*

After reviewing the different approaches that historical road studies have developed in Spain, a new integrative methodology is presented between the historical road and the historical geography of the landscape carried out in an investigation in the valley of Lamasón (Cantabria). Methodology characterized by going from the whole (road network) to the parts (roads), to develop a regressive approach from front to back and to combine documentary and archaeological sources, and which has allowed to rebuild the previous roadway to the current and study of all its vestiges. The results are considered very positive within the studies of historical road, but in those of historical geography of the landscape was not reached completely to the objectives marked in the beginning. Nevertheless, it is still considered the most suitable method for the study of the historic road networks and their interrelation with the rest of the elements of the landscape.

---

Key words: Historic walk; Historical geography of the landscape; Archeology of the landscape.

---

---

1. Universidad de Cantabria. [alberto.ansola@unican.es](mailto:alberto.ansola@unican.es)

## Résumé:

### *Un essai méthodologique de routes et géographie historique dans la vallée de Lamasón (Cantabria)*

Après avoir fait un examen des différentes approches des études historiques de routes développées en Espagne, une nouvelle approche d'intégration entre routes historiques et la géographie historique du paysage a mené une enquête dans la vallée de Lamasón (Cantabria). Méthodologie caractérisée par aller tout (réseau routier) à fait aux parties (routes), pour développer une approche régressive de l'avant vers l'arrière et combiner des sources documentaires et archéologiques, et qui a permis de reconstruire l'ancien réseau routier historique de présenter et d'étude de tous ses vestiges. Les résultats sont considérés comme très positifs dans les études de routes historiques, mais en géographie historique du paysage des objectifs ne sont pas atteints du tout au début. Néanmoins, encore considéré comme le plus approprié pour l'étude des réseaux routiers historiques et de leur interrelation avec des éléments du paysage.

---

Mots-clés: Historique routier; géographie historique du paysage; l'archéologie du paysage.

---

## 1. Introducción

Los estudios de caminería histórica en España, como por lo demás en otros países del entorno inmediato, no se han caracterizado precisamente por haber alcanzado una cierta homogeneidad científica y metodológica. Las investigaciones que han tenido como objeto específico a los caminos históricos, o si se prefiere a la historia de los caminos, no sólo han surgido de orígenes disciplinarios muy diversos, entre los que cabe destacar los de la geografía, la ingeniería, la arqueología o la historia, sino que han partido de planteamientos muy dispares, tanto en el método de trabajo seguido, más documental o más arqueológico según los casos, como en el tipo de vías y en las épocas históricas abarcadas. Atendiendo de hecho a este último aspecto, y esquematizando bastante la situación, podría decirse que estos trabajos se han solido mover entre el estudio de redes viarias, por lo general ejecutados a escalas pequeñas y sobre vías de carácter supralocal, y el estudio de caminos concretos, también por lo normal de importancia supralocal. Rara vez, sin embargo, se ha imbricado la red y sus vías a escalas grandes y, por tanto, con la participación de los numerosos y variopintos caminos locales, tal como se viene planteando desde distintos ámbitos científicos en los últimos años, uno de ellos el de la geografía histórica del paisaje en la cual pretende enmarcarse el presente trabajo.

Las obras susceptibles de integrarse dentro de la caminería histórica presentan, en efecto, una gran heterogeneidad. A tenor de esa gran variedad temática y metodológica, tipificar y agrupar en distintas categorías las obras que de una u otra forma han abordado aspectos camineros resulta bastante complejo. Aun así, y de nuevo simplificando, quizás una manera no muy problemática de compartimentar la producción científica al respecto pudiera ser la acotación cronológica; la acotación que, olvidándose en inicio de las escalas espaciales y de los métodos de abordaje, busque separar las diferentes obras según épocas históricas en las que indagan. La fundamentación vendría dada por la nada infrecuente dedicación de los distintos autores a redes viarias y caminos enmarcados en períodos históricos concretos, algo a lo que no es en absoluto ajena la habitual asociación entre tipos de caminos (y de políticas camineras y de ordenación territorial en general) con fases históricas más o menos largas y bien definidas. Dichos períodos temporales, como ya se ha planteado en otros trabajos (Ansola, 2006), son a menudo circunscritos a la época roma-

na, caracterizada desde el punto de vista viario por la articulación territorial y la grandeza técnica de sus calzadas; a los siglos medievales y postmedievales (o primera Edad Moderna), con unas técnicas constructivas más simples y una mayor ramificación territorial; y a la segunda mitad del siglo XVIII y primera del XIX, cuando la moderna ingeniería de los caminos reales borbónicos viene a esbozar la aparición de las carreteras modernas. Y esas tres etapas, con el añadido inicial de los trabajos que han surcado todas ellas y el final de las que se han detenido en elementos asociados a lo viario, son las que se siguen aquí para acercarse a la caminería histórica española.

Por lo que respecta a aquellas obras que han abarcado todas las grandes épocas histórico-camineras, sería injusto no mencionar la historia de las obras públicas nacionales pergeñada por el ingeniero vasco Alzola y Minondo (1899), pues en ella, a través de documentación, se hacía un pionero repaso a las políticas camineras y sus logros desde la época romana hasta los años finales del Ochocientos en que fue escrita. Todo un referente que tardó media centuria en dejar paso a una historia estrictamente caminera de España, la que elaboró Menéndez Pidal (1951), y que como en el caso anterior se paró en todas las épocas y en múltiples aspectos viarios. El mismo empeño al que se sumó, casi otro medio siglo después, Uriol Salcedo (1990 y 1992) con sus dos volúmenes de historia de los caminos españoles, en donde la base vuelve a ser la documentación, aunque muy mirada desde el punto de vista de la circulación y de los medios de transporte. En resumen, trabajos todos ellos encomiables y muy útiles, pero demasiado lastrados por la combinación de la larga duración cronológica y la pequeña escala espacial. Un lastre que sólo en cierta medida han logrado soltar las aportaciones que han circunscrito esa larga duración a mayores escalas, como han sido los casos de Carlos Nárdiz (1992), autor de un magnífico recorrido por los caminos gallegos desde el megalitismo hasta la red de carreteras del siglo XX; de Inmaculada Aguilar (2003), que vino a hacer lo propio en una obra más general circunscrita a la Comunidad Valenciana; de Fernández Troyano (1994), que se ciñó a los pasos de la sierra de Guadarrama; de Ansoła y Sierra (2007), que en su revisión de la historia caminera del valle del Besaya, en Cantabria, incorporaron la prospección arqueológica y el reconocimiento de los restos físicos viarios conservados, algo en lo que reincidieron después en la comarca de Liébana (Ansoła, 2013 y Ansoła et al, 2014); o, desde una perspectiva más patrimonial y aplicada, de las obras de los geógrafos Campillo y López-Monné (2010) en Cataluña y Ángel Paniagua (2017) en Madrid.

Más abundantes han sido, desde luego, los estudios que en mayor medida se han detenido en las vías de épocas históricas concretas, y en especial los que lo han hecho en la romana y en sus calzadas. Desde que en la segunda mitad del Ochocientos algunos personajes de la talla de Aureliano Fernández-Guerra, Eduardo Saavedra o Francisco Coello mostrasen su interés por las vías romanas, estos caminos alcanzaron un grado de fascinación arqueológica similar al de las antigüedades que, bien germinado en ámbitos más eruditos y locales, o bien en foros con pretensiones más científicas, no dejó de crecer a lo largo del siglo XX, y se ha adentrado en el XXI más vivo que nunca. De hecho, en el tránsito de una a otra centuria se abrió un cierto debate acerca de las características físicas y técnicas de esos caminos que ha estado marcado por dos líneas más o menos claras. Por un lado, la línea más clásica, plasmada en obras regionales de autores como Abásolo (1975), Magallón (1987) o Iglesias y Muñiz (1992), que ha venido señalando como vías romanas las afirmadas preferentemente con losas (mejor o peor concertadas), lo cual ha supuesto muchas veces incluir en esa categoría caminos con secciones de anchura estrecha y con perfiles longitudinales de fuertes pendientes. Por otro lado, la línea más moderna e innovadora, representada por los trabajos del francés Pierre Sillières (1976 y 1990) en el Sur peninsular, por los de algunos ingenieros y arqueólogos gallegos (Durán et al, 1999) o por los del ingeniero Isaac Moreno (2004) en todo el país y parte de Europa, que de forma más soterrada o explícita conciben

que, a tenor de los carros utilizados y las pesadas cargas transportadas, y con el amparo de nuevas revisiones documentales y prospecciones arqueológicas más finas, las calzadas romanas huían de los firmes empedrados, las anchuras angostas, las curvas cerradas y las grandes pendientes; es decir, que según ellos los caminos romanos tenían firmes dulces de piedra machacada y mezclada con tierra o arena, anchuras grandes y perfiles bastante rectos y tendidos, características todas ellas que no cumplen gran parte de las vías hasta hace relativamente poco consideradas sin lugar a dudas de época romana. La controversia está servida por ahí, y no parece que haya un acuerdo cercano. Por poner sólo dos ejemplos, autores como el también ingeniero Modesto Viguera (2004) se suman a las tesis de Isaac Montero no sin antes dar por bueno todo lo anterior, u obras colectivas como una historia de los caminos leoneses son capaces de incorporar estudios en la línea clásica (Rabanal, 2011) y otros en una línea totalmente contraria que *desromanizan* a los caminos de los primeros (Vidal, 2011).

Mucha menos producción existe para los caminos de los siglos medievales y los dos primeros de la Edad Moderna. Pese a la más que presumible nueva jerarquización y gran densificación que durante esos siglos debió sufrir la red viaria nacional, el hecho de que los tráficos, tanto más intensos como más arrieriles, cortos y ligeros, no requiriesen grandes obras constructivas, a menudo solventadas con caminos carreteros muy estrechos o de herradura, y seguramente de una gran diversidad estilística dependiendo de los lugares, parece haber conducido a los investigadores hacia tipologías históricas más avanzadas desde el punto de vista técnico. Tal es así que, al margen de alusiones parciales en obras más generales, y de que muy posiblemente algunas de las monografías dedicadas a caminos romanos lo sean en verdad de caminos posteriores, la bibliografía específica sobre caminería medieval y postmedieval es cuando menos escasa en comparación con la de otras épocas. Cabe hacer mención, no obstante, a algunos trabajos sin duda de consideración, como el de Elisa Ferreira (1998) para Galicia, con intento de reconstrucción de la red viaria medieval incluida; el de Elena Barrena (1991) para Guipúzcoa, que llega a plantear algunas técnicas constructivas específicas; el de Luis Arciniega (2009) para Valencia, centrado sobre todo en tráficos y viajeros; el muy bien documentado de Jean-Pierre Molénat para el Norte de Burgos y Cantabria; o el también norteño de Óscar Lucas (2012), en el que queda de manifiesto para el siglo XVI la mayor importancia del tráfico de herradura y la no necesidad de grandes obras viarias, pues las principales preocupaciones de los mulateros no estaban en el estado de los caminos, sino en las variaciones de los itinerarios propiciadas por las epidemias de peste y en la inexistencia de fletes de retorno. Todas estas obras, de gran valor documental e histórico, se resienten, eso sí, de una muy escasa o inexistente prospección de campo, lo cual sin duda las lastra a la hora de plantear tipologías constructivas o de proponer itinerarios con referencias territoriales precisas.

El interés por lo viario aumenta de nuevo, y de forma considerable, con la llegada del siglo XVIII. Es en esa centuria cuando se abre la etapa de los caminos reales borbónicos, con su estructura radial y sus grandes obras ingenieriles tendentes a la consecución de vías con firmes dulces, secciones doblemente carreteras y perfiles suaves, preludio de lo que luego habrían de ser las primeras carreteras, ya avanzado el siglo siguiente. Para este período, además de los trabajos de ámbito cronológico más largo citados con anterioridad, la referencia obligada son los dos volúmenes ampliamente documentados que Santos Madrazo (1984) dedicó a la red viaria nacional, y en mayor medida a la circulación por ella, entre los años centrales del Setecientos y del Ochocientos. Pero también existen otros trabajos de casos concretos más apegados al terreno, aunque bien es verdad que la mayoría de las veces a través sólo de la documentación referente a sus proyectos y sus obras, como el temprano de Palacio Atard (1960) sobre el camino real de Reinosa, el de Luis Antonio Ribot (1979) acerca de la construcción del camino de Madrid a Valencia, el de Rafael

Izquierdo (1996) sobre el de Santander-La Rioja, el de Pisa Menéndez (2000) sobre los del centro de Asturias, o el de Inmaculada Aguilar (2008) también sobre el camino real de Valencia. Incluso, dejando más de lado el documento para centrarse en el terreno, no han faltado tampoco algunas modestas prospecciones arqueológicas que han implicado a pequeños tramos de caminos de esta época, caso de la realizada de urgencia en el camino real de la costa cantábrica entre Cantabria y Asturias (Crespo et al, 1999), o la más pausada y profesional del camino real de La Rioja a su paso por Fuenmayor (Luezas, 2001).

Y, por supuesto, en esta relación deben considerarse también los estudios más específicos sobre elementos muy asociados al paisaje caminero y que llevan directamente hacia las vías que jalaban. Entre ellos, aparte de humilladeros, portazgos, mojones o fuentes, dos de los más habituales y atractivos para los estudiosos han sido los puentes y las ventas. Por lo que respecta a los puentes, prescindiendo de los numerosos estudios técnicos y artísticos más o menos profundos que suelen merecer, así como de los minuciosos inventarios regionales tan frecuentes, una de las aportaciones más interesantes ha sido la de Manuel Durán (2004) acerca de las técnicas constructivas empleadas en los puentes romanos, las cuales parece que no se cumplen en muchas de las obras catalogadas como tales. En cuanto a las ventas, sería injusto no citar aquí el minucioso trabajo que han hecho los geógrafos Juan Piqueras y Carmen Sanchís (2004) para el caso de la Comunidad de Valencia, con abundante trabajo de campo para localizar las edificaciones y la ubicación de las mismas en rutas concretas.

En resumen, esta breve relación de trabajos relacionados con la caminería histórica, por más sesgada e incompleta que sea, al menos da pie a realizar dos grandes reflexiones. La primera viene dada por las escalas espaciales de análisis empleadas, las cuales la mayoría de las veces han contribuido a separar las redes viarias y los caminos: cuando esas escalas han sido nacionales o regionales la red ha solido tapar a los caminos, reduciéndolos a simples líneas sin apenas fisionomía; mientras que cuando esas escalas han crecido hasta lo comarcal o local, el análisis ha tendido a centrarse en caminos muy concretos, dejando de lado la red en la que se integraban. Y la segunda, irremediamente asociada con la anterior, lleva a la mirada de los investigadores, por lo normal muy dirigida hacia los caminos supralocales, hacia los caminos de mayor orden jerárquico, los que en red o en solitario han participado de las principales características itinerarias y tipológicas asignadas a las grandes épocas históricas. En otras palabras, la caminería histórica española rara vez ha pretendido deshilvanar por completo el ovillo de la red y adentrarse en los hilos de las vías más locales, más secundarias pero igualmente fundamentales a la hora de ordenar y articular el territorio.

## 2. Metodología

Quizás el mayor hiato de la caminería histórica española, y en general de buena parte de la europea, haya estado precisamente en una cierta disociación respecto del contexto territorial, en una cierta carencia de visión de conjunto. En ese sentido, resulta más que envidiable la extraordinaria iniciativa IVS (*Inventaire des Voies de communication historiques de la Suisse*). El proyecto de investigación IVS comenzó a fraguarse en el año 1983, con epicentro en la Universidad de Berna y por mandato de la Confederación Helvética, con la pretensión de inventariar, cartografiar y describir la red viaria histórica suiza. El método planteado para ello era muy pormenorizado y sistemático, combinando el trabajo a pie de campo con el de archivo y gabinete, para en cada cantón del país llegar a establecer un mapa de inventario, en donde se diferenciaban tres escalas de caminos (iti-



nerarios, tramos y segmentos) y tres niveles de importancia de los mismos (nacional, regional y local); un mapa de campo, donde se incluía mediante diferentes símbolos las formas de los caminos, sus tipos de firme y los elementos asociados al paisaje caminero (puentes, ermitas, cruceros, etc.); y unas fichas de inventario, en donde básicamente se registraba la información documental y arqueológica de itinerarios, tramos y segmentos, incluidas fotografías y croquis de los mismos, según se explicó en una de las publicaciones periódicas del grupo (*Bulletin IVS*, 1992). Después de veinte años de trabajo con la participación de muchos investigadores y de numerosos organismos, los resultados finales fueron presentados como un SIG (Sistema de Información Geográfica) que contiene los mapas de inventario, los de campo, y las fichas de inventario para algunos casos, además de una serie de monografías en donde se resume la historia caminera de cada cantón (<http://www.viatransfer.viastoria.ch/f/Inventaires/IVS.htm>). Un trabajo desde luego apabullante, aunque complejo y de difícil lectura por el volumen de información documental y arqueológica recabada, e innovador, en este caso sobre todo por su método de investigación muy sistematizado y aplicable a pequeñas y grandes escalas de forma conjunta.

Pero quizás todavía más innovadora y arriesgada fuese la propuesta de ruptura metodológica que el suizo Éric Vion, quien también colaboró en el proyecto IVS en sus inicios, diseñó en los años ochenta del siglo XX para el análisis arqueológico de las redes viarias. El planteamiento de Vion (1989) consistía en sustituir el método arqueológico más clásico, que desde el estudio de segmentos concretos de caminos pretendía llegar a la reconstrucción de redes, por otro nuevo y contrario que desde las redes viarias llevase hasta los caminos, prevaleciendo el todo sobre las partes. Un giro que conllevaba la utilización de un método regresivo, partiendo cronológicamente de las redes más actuales hacia las más antiguas, y sistemático, considerando espacialmente a todo segmento caminero como parte de una red general. Dicho método debía además escalonarse en tres fases: el análisis morfológico de las redes a escala local, regional y suprarregional, en donde ponía el acento en la búsqueda de anomalías, de segmentos o tramos que no se integran de manera lógica dentro de la red local, y que por ello mismo pertenecerían a otra lógica anterior; el análisis de las fuentes documentales, clasificando todas las menciones históricas con información caminera; y, junto con el aporte del estudio de los vestigios viarios, la síntesis de todo ello para hacer una lectura cartográfica y cronológica de los distintos itinerarios.

A pesar de la complejidad del planteamiento, con sus constantes vaivenes e interrelaciones entre distintas escalas espaciales y entre diferentes etapas históricas, y a pesar de que el propio Vion fue el primero en no ocultar sus dificultades metodológicas, al menos dentro del campo de la arqueología del territorio y del paisaje su recibimiento puede considerarse como muy bueno. En esa disciplina, y sobre todo en Francia, no le faltaron al suizo, en efecto, seguidores que acogiesen su método, como fue el caso de Claire Marchand y de Samuel Leturcq. Marchand (1997) lo desarrolló en un estudio sobre la región de Gâtinais Oriental, trazando sobre la red viaria actual las anomalías encontradas y, con la ayuda de documentación, realizando una lectura cronológica retrospectiva de los cambios sufridos por los itinerarios en diferentes épocas; pero su principal aportación se encuentra en la interrelación que estableció entre el dibujo de la red viaria y el del parcelario, donde, tomando prestado el término «morphogène» acuñado por François Favory, venía a considerar a los caminos como *morfogenes*, como líneas fuertes capaces de influir en la disposición de otros elementos del territorio (las alineaciones del parcelario en este caso) y, a partir de ahí, de permitir la elaboración de ciertas hipótesis de cronologías relativas. Por su parte, Leturcq (1997) hizo lo propio con la red viaria de Beauce, destacando también las potencialidades interpretativas que su interrelación con el parcelario y con el poblamiento propiciaba dentro de los estudios de los paisajes históricos. Y también en Francia, Gérard Chouquer (2000), uno de los

más prolíficos y prestigiosos arqueólogos del paisaje europeos, vino a considerar el giro de Vion como el método a seguir en el caso del estudio de redes históricas y territoriales.

En España, al igual que en Francia, el giro metodológico recaló preferentemente en el ámbito de la arqueología del paisaje, y en especial en estudios arqueomorfológicos realizados en Cataluña. Allí, autores como Jordi Bolòs o Josep Maria Palet no tardaron en dejarse seducir por el planteamiento del autor suizo. Bolòs (2004 y 2013) sobre todo ha subrayado el nuevo y fundamental papel que adquirirían los estudios de las redes viarias así concebidos, en correlación con los del parcelario y el poblamiento, para conocer mejor los paisajes arqueológicos. Palet (1998 y 2005), por su parte, ha desarrollado el método en diversos estudios de casos en los que, con un papel muy destacado de la fotografía aérea, se ha dedicado a reconstruir las arqueoformas de las redes viarias y de los parcelarios en busca de anomalías y de diferentes estructuras de organización. El trabajo de Palet ha estado muy centrado en la fotointerpretación de redes camineras y de parcelarios para, con el apoyo de documentación y partiendo de la premisa de que las estructuras ortogonales estarían relacionadas con la época romana y las radiales con la medieval y posteriores, establecer hipótesis acerca de la configuración y evolución territoriales. Bien es verdad que, como el mismo autor ha reconocido en una obra coral (Ariño et al, 2004), se trata de hipótesis arriesgadas, en la medida en que esa asociación temporal de las redes ortogonales y de las radiales no viene mostrándose del todo fiable en al menos determinados ámbitos espaciales.

Todos estos trabajos que han derivado en cierta medida del de Vion se caracterizan por contener un innegable interés tanto en lo caminero como en lo paisajístico; pero también por anunciar los puntos más débiles del giro metodológico. Como ya experimentase en carne propia el autor suizo, las pretendidas combinaciones de distintas escalas espaciales y de diferentes etapas temporales, cuando se han intentado, han solido complicar mucho la lectura de los resultados, con lo que ello supone de puesta en entredicho del esfuerzo empleado. Asimismo, el también pretendido tránsito desde la red viaria hasta los caminos concretos rara vez ha llegado a su destino, reduciéndose lo arqueológico a la red, a la cartografía de sus itinerarios, y quedando la morfología de los segmentos y de los caminos un tanto huérfana de prospección, si no ausente totalmente de ella.

Aun así, en los estudios de arqueología del paisaje, y por ende en los de la geografía histórica del paisaje que aquí se trata, ese cambio metodológico resulta más que sugerente. Su regresividad cronológica, su combinación de escalas o su mezcla de fuentes documentales y arqueológicas encajan a la perfección dentro de una determinada geografía histórica del paisaje de corte fisionómico, como es el caso de la enraizada en las obras de Carl Sauer y en la geografía cultural estadounidense. De hecho, a lo largo de la primera mitad del siglo XX, en sus diferentes escritos conducentes a la conceptualización de su geografía cultural, Sauer (especialmente en uno de 1941) ya dejó más o menos esbozados buena parte de esos aspectos. Para el autor estadounidense el objetivo científico de su geografía eran los paisajes culturales del pasado, los que el hombre había ido modelando y construyendo sobre el marco físico a través de largos procesos; el método de estudio era el morfológico, el que entrelazaba las fuentes documentales con el trabajo de campo en busca de vestigios culturales en paisajes actuales; la perspectiva, por lo tanto, no sólo era histórica y cultural, sino también en cierta medida regresiva o arqueológica, puesto que planteaba el análisis de los restos físicos conservados para acceder a los paisajes históricos de los que formaron parte o, en otras palabras, ir desde los paisajes actuales hacia los históricos. Un entramado metodológico en el que, como otros geógrafos e incluso historiadores no dejaron de ver, se mezclaba la horizontalidad de momentos o fases más o menos fijos con la verticalidad de los procesos históricos, lo sincrónico con lo diacrónico, lo descriptivo con lo explicativo.

Teniendo en cuenta esa perspectiva geohistórica, no es de extrañar el buen encaje en ella de los planteamientos de Vion. Y, sobre todo, teniendo en cuenta el carácter fundamental de las redes viarias y de los caminos en la conformación y evolución de los paisajes históricos, en tanto que auténticas líneas articuladoras e integradoras del territorio, los hilos que no sólo ponen en contacto a unas comarcas y regiones con otras, sino que internamente, a una escala más local, marcan los flujos de unión entre núcleos de población y entre éstos y sus espacios productivos, resulta muy atractiva la acogida de un método que plantea ir del todo hasta las partes, de la red viaria hasta sus caminos, abarcando con ello al conjunto de los elementos que integran los paisajes, incluidas las relaciones entre ellos. Por esa razón, el grupo de Geografía Histórica del Paisaje de la Universidad de Cantabria decidió adoptar también ese giro metodológico en sus estudios camineros. Dicho grupo venía experimentando distintas líneas de investigación en el valle de Lamasón, en Cantabria, y por lo que respecta a la línea caminera los trabajos se centraron en el camino histórico más importante del valle, el camino real de La Montaña, cuyo estudio se basó en la combinación de fuentes documentales y fuentes arqueológicas, llegando a desentrañar buena parte de su historia y a reconstruir su itinerario e individualizar sus vestigios (Ansola y Sierra, 2006). Sin embargo, mientras se estaba trabajando sobre este camino, dentro del grupo se fue tomando conciencia de que la mejor continuidad de la investigación pasaba por cambiar la óptica de abordaje, por sustituir la dirección que llevaba de las partes hacia el todo por la contraria, por la del todo hacia las partes.

La idea desde entonces fue la de realizar un ensayo metodológico, tanto de caminería histórica, en particular, como de geografía histórica del paisaje, en general. Se trató de experimentar el método de Vion en un pequeño valle cantábrico, con el objetivo de intentar reconstruir documental y arqueológicamente la red viaria histórica y su evolución temporal regresiva, así como de interrelacionar esa red y sus caminos con los otros principales elementos constitutivos del paisaje (poblamiento, terrazgo, monte) para sopesar sus posibles aportaciones a la reconstrucción del conjunto del paisaje histórico. Para ello se partió del reconocimiento de la red viaria más actual, con sus carreteras, pistas y caminos vecinales, para desde ella desentrañar los procesos más recientes que han influido en su estructura, básicamente las últimas transformaciones agrarias y la conformación de la red de carreteras regionales, y llegar finalmente a la red histórica, a la anterior a las pistas modernas y las carreteras emanadas de esos procesos recientes. Las fuentes a utilizar en el empeño eran tanto documentales como arqueológicas. En el trabajo de gabinete se tenía previsto no sólo vaciar la bibliografía que existiese, sino sobre todo recurrir a fuentes impresas y a archivos, profundizando temporalmente todo lo posible. En el trabajo de campo, además de verificar y reconocer la estructura de la red viaria histórica, se pretendía prospectar restos y elementos camineros antiguos para extraer de ellos la máxima información posible a través de sus trazados, tipologías constructivas, materiales, marcas, etc. Y, por supuesto, se perseguía que el documento y el monumento, el trabajo de gabinete y el de campo, fuesen alimentándose y enriqueciéndose mutuamente hasta alcanzar la máxima profundidad temporal posible.

### 3. Resultados

El antiguo valle jurisdiccional de Lamasón, hoy término municipal del mismo nombre, se encuentra ubicado en el extremo occidental de la comunidad autónoma de Cantabria, presentando una disposición morfológica de valle cerrado, con relieve de media montaña y una extensión en torno a las 7.000 Has. (Imagen 1). Su localización, un tanto excéntrica respecto de los valles vecinos, en cierta medida le ha mantenido al margen de las principales vías de comunicación



suprarregionales y de sus influjos transformadores. Precisamente esas características físicas, de espacio reducido y bien acotado, y socioeconómicas, con no muy drásticas transformaciones, fueron las que en su día llevaron al grupo de Geografía Histórica del Paisaje a tomarlo como laboratorio de experimentación de sus diversas líneas de investigación. Y esas mismas características, más el trabajo acumulado durante varios años, lo hicieron a la postre protagonista de este ensayo metodológico en materia caminera. Un ensayo que, siguiendo los planteamientos expresados con anterioridad, tomó como punto de partida la red viaria actual del valle, su trazado concreto, la descripción de su estructura y el análisis de los procesos y fenómenos recientes que en mayor medida la han influido. Pero, como también se ha sugerido, esa red sólo se consideró como punto de inicio para alcanzar la red histórica inmediatamente anterior a la aparición y consolidación de los primeros y principales hilos modernos de ese conjunto, de las primeras carreteras y las pistas (vías abiertas o acondicionadas para el tráfico rodado de vehículos especiales motorizados, sean de funcionalidad agrícola, ganadera, forestal o de todas ellas a la vez). En otras palabras, se partió del trazado de la red viaria actual para, una vez expurgada de esos elementos más recientes y novedosos, y con la ayuda del trabajo de campo y del de archivo, ahondar en la histórica, la que estuvo compuesta por los caminos viejos (los caminos anteriores a las carreteras y las pistas, y sustituidos o convertidos en viejos por éstas), la que en verdad era el objeto de estudio de este trabajo.

Imagen 1. Vista panorámica del centro del valle de Lamasón.



Fuente: Fotografía de Alberto Ansola

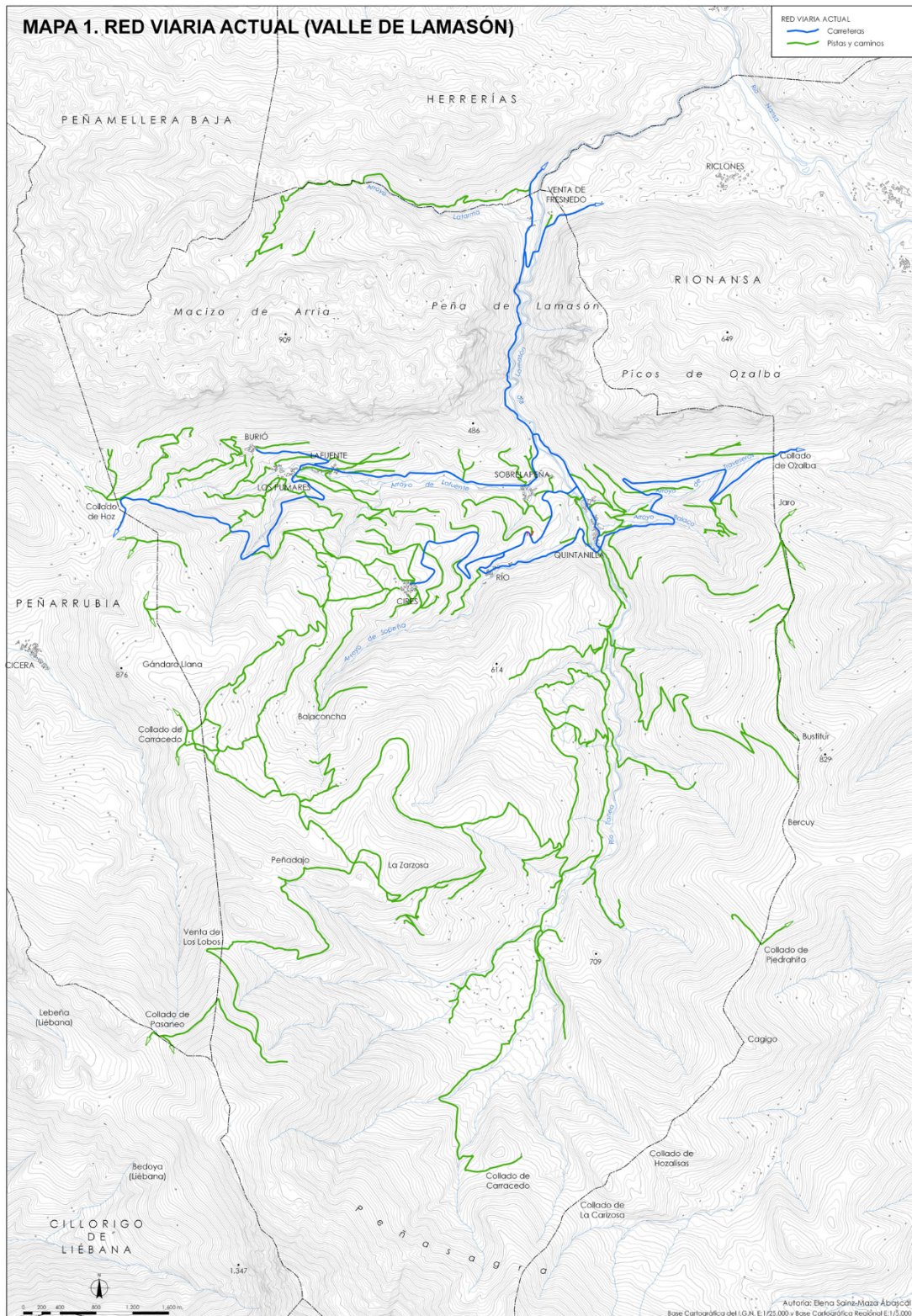
### 3.1. De la red viaria actual a la histórica

Para la configuración de la red viaria actual del valle de Lamasón, en rigor la existente en la primera década del siglo XXI, se partió fundamentalmente de la base cartográfica del Gobierno de Cantabria. Dicha cartografía traza distintos tipos de vías, diferenciando, sin saber muy bien cuáles fueron los criterios seguidos para ello, entre carreteras, pistas, caminos y sendas. Esa información cartográfica se trasladó a la ortofotografía del mismo Gobierno de Cantabria y, con ella, utilizando preferentemente una escala 1:25.000, se procedió a la prospección a través del trabajo de campo. El recorrido por todas esas vías permitió añadir algunas inéditas que, por ser más reciente su apertura, o por omisión a la hora de realizarse la fotointerpretación oficial, no habían sido representadas en su día. Por el contrario, se prescindió de un buen número de vías sí trazadas, pero que no acababan de coincidir con la concepción aquí seguida de vías funcionales, bien porque no lo eran en ningún caso, correspondiéndose con otros elementos lineales como riegos, cercados de piedra o cortafuegos, o bien porque se trataba de caminos antiguos que, aun conservando su huella y siendo esporádicamente utilizados como paso, habían sido ya abandonados en el sentido de no recibir ningún tipo de cuidado o arreglo. Rectificaciones todas ellas que finalmente fueron llevadas de nuevo a la base cartográfica y que, después de varias correcciones, acabaron por confeccionar lo que aquí se considera la red viaria actual del valle, la que era actual en la primera década del siglo XXI, la misma que se representa en el Mapa 1.

Al mismo tiempo que se fue realizando el trabajo de campo para determinar la red viaria actual en el valle, se efectuaron también las labores de reconocimiento de los caminos viejos y de sus itinerarios. En ese apartado jugaron un papel fundamental las informaciones documentales previas, así como las informaciones orales, pues la gran mayoría de las vías antiguas se mantienen todavía en la memoria de quienes las recorrieron. Y no menos importante fueron las fuentes cartográficas, y en especial las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional, tanto las de escala 1:25.000 (nº 57-I y nº 57-III, ambas editadas en el año 1982 a partir del vuelo fotogramétrico de 1975) para el caso de los caminos más locales, ya que cuando se realizaron aún no se habían hecho la mayoría de las pistas, como las de escala 1:50.000 (nº 56 del año 1943 y nº 57 de 1936), que por su factura más temprana no olvidaron la traza de algunos caminos viejos supralocales por entonces todavía no del todo sustituidos por las primeras carreteras. Unas y otras fuentes constituyeron, en definitiva, el apoyo básico para prospectar en el campo los itinerarios y los restos de los caminos antiguos. Vías que, estuviesen obliteradas por pistas y carreteras, en uso con alteraciones, en abandono con algo de uso eventual o totalmente perdidas, fueron objeto de estudio, recogiendo para cada caso toda la información física que contenían y trazando sus itinerarios en una ortofotografía (escala 1:25.000), la cual por lo demás también resultó de gran ayuda en las labores de prospección. Es decir, que de esos trabajos salió también la reconstrucción de la red viaria histórica; la red que, aun siendo a buen seguro incompleta, se venía a corresponder más o menos con la que estuvo funcional con anterioridad a la aparición de las carreteras en el Entresiglo y de forma parcial hasta los años ochenta del siglo XX. A través del Mapa 2, en el que se superponen la red actual y la considerada como precedente, se puede comparar la estructura de ambas, y comprobar que la red antigua, aunque coincidente en muchos tramos con la actual, era más sencilla y menos densa que ésta. Y si se toma la red antigua en solitario, como aparece en el Mapa 3, se observa el predominio de la estructura radial entre los núcleos y sus terrazgos, muy clara sobre todo en el caso del núcleo de Cires.



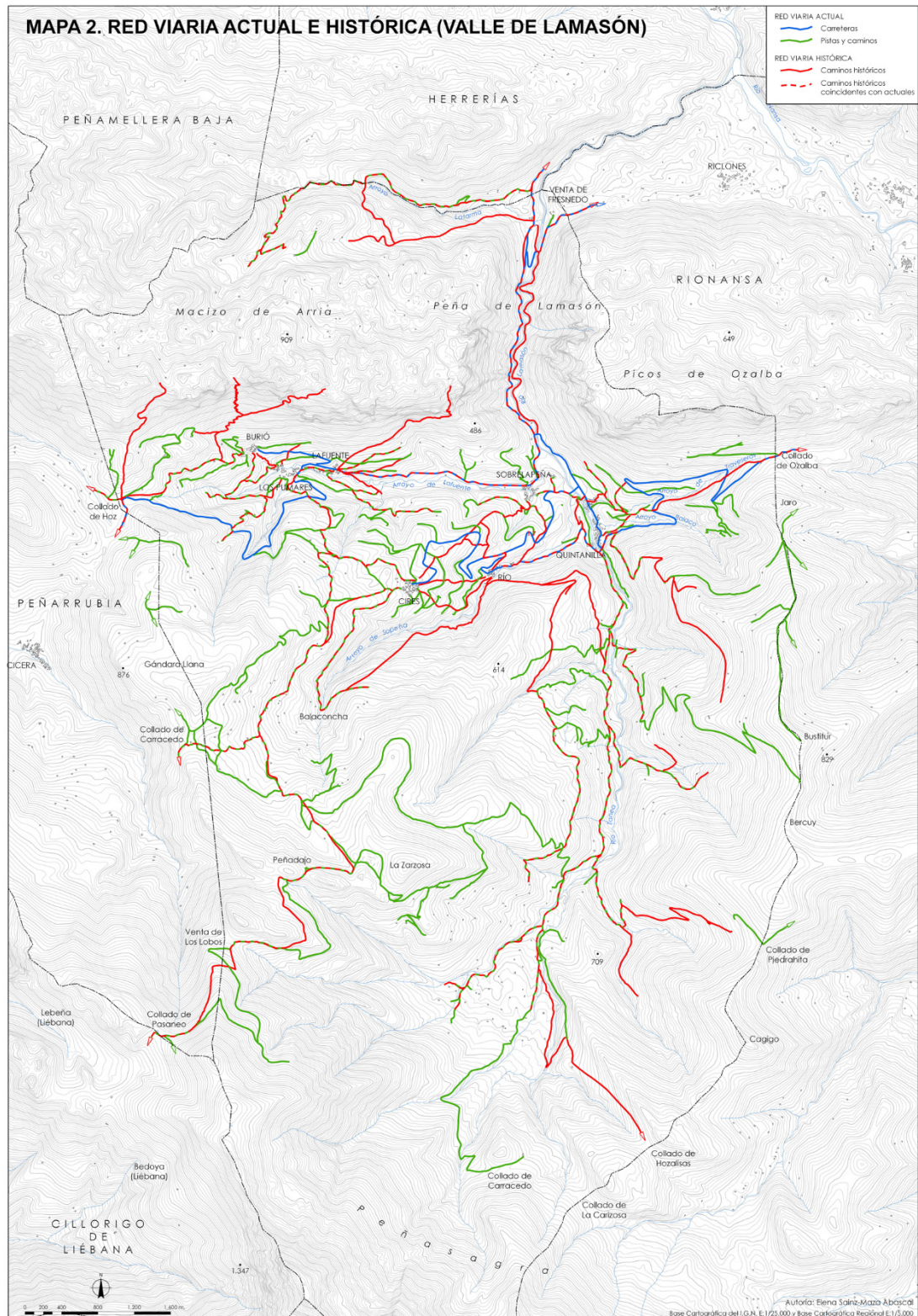
Mapa 1. Red viaria actual de carreteras y pistas del valle de Lamasón.



Fuente: Base Cartográfica del IGN 1/25.000 y Regional 1/5.000 y prospección de campo (Elaborado por Elena Sainz-Maza).



Mapa 2. Red viaria actual e histórica del valle de Lamasón.



Fuente: Base Cartográfica del IGN 1/25.000 y Regional 1/5.000 y prospección de campo (Elaborado por Elena Sainz-Maza).







### 3.2. Documentación de la red viaria histórica

Ese trabajo de reconstrucción cartográfica no hubiese sido posible sin la participación de la documentación. Con antelación y paralelamente al mismo se procedió al vaciado de toda una serie de fuentes impresas y de archivo con el objeto no sólo de ayudar a la verificación y datación de itinerarios, sino también para ampliar el conocimiento de sus tráficos, funciones, características constructivas, mantenimientos, etc. Entre dicha documentación, que fue muy variada, cabe destacar la escasa cartografía antigua, tanto militar como civil, y en su mayor parte elaborada en el siglo XIX; los diccionarios geográficos, también referidos al Ochocientos; o los pleitos civiles y sus planos y dibujos asociados del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Pero la fuente a la postre más fructífera fue sin ninguna duda la sección de Protocolos Notariales del Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Dadas las características lineales de los caminos, que ejercían por tanto como límites, aparecían numerosas menciones a ellos en compra-ventas o en inventarios de bienes para ubicar las tierras objeto de descripción, y dada la importancia de su mantenimiento y adecuada gestión eran asiduos en los autos de buen gobierno y en las ordenanzas concejiles, y en general dada su frecuentación y su impronta territorial podían dejarse ver en la mayor parte de los documentos escriturados. Las informaciones más directas hicieron por lo normal alusión a los caminos más importantes, los reales o supralocales, pero más indirectamente también aparecieron menciones a toda una serie de caminos locales, desde los públicos y concejiles hasta las cañadas y senderos, además de a infraestructuras o equipamientos como puentes, pontones, vados, posas o ventas. A modo de ejemplo de la valía de esa documentación y de su gran aporte toponímico, y tomando sólo los protocolos del siglo XVIII, en el Cuadro 1 se registran las referencias a caminos, divididos jerárquica y funcionalmente, y los lugares y sitios por los que pasaban, así como en el Cuadro 2 se relacionan los topónimos camineros aparecidos.

Cuadro 1. Menciones a caminos en los protocolos notariales de Lamasón en el siglo XVIII

VÍAS	LUGARES	SITIOS
· Caminos reales	· Ería de Bricejas · Río · Ería del Redondero · Quintanilla · Pradería de Bustitur · Ería de la Sabuga · Los Pumares · Burio · Pradería de Sogueros · Pradería de Hoz · Venta de Fresnedo	· Cuadrillo · Sobillas y Moño · El Oyo · Las Torres · Llosa de los Martínez · La Veguca · La Piedra Hiesta · Las Huertas del Balle · La Piquere · Quintanilla de Abajo · Valle · La Cruz · La Cuenca · La Callejuca · La Laviada · La Coteruca · Castanedo de la Venta
· Caminos públicos	· Pradería de Ahunzo · Ería de Bricejas · Quintanilla	· Pozo de la Calleja · Casa de la Fragua
· Caminos públicos y concejiles	· Cires-Río	· La Gándara

VÍAS	LUGARES	SITIOS
· Carrada	· Ería de Bricejas	· Brancillas
· Callejas	· Ería de Bricejas · Quintanilla	· El Lindón · Quintanilla de Abajo
· Caminos peoniles	· Ería de Bricejas	
· Cañadas	· Pradería de Robredo	· El Prado de Abajo
· Caminos	· Pradería de las Erías · Dehesa de Arria	· La Garma · La Esprilla · Peña Arada
· Sendas	· El Tojo-Carracedo	

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Protocolos Notariales, legs. 2.348, 2.405, 2.418-2.424, 2.488-2.494 y 2.509.

Cuadro 2. Topónimos camineros en los protocolos notariales de Lamasón en el siglo XVIII

TOPÓNIMOS	LUGARES
Venta de los Lodos	Venta de los Lobos
Balaconcha	Pradería de las Erías
Cruz del Posadorio	Pradería de las Erías
Posa de Aúngo	
Posadorio	Mies de Sopoyo
Portilla del Pontón	Entre Río y Quintanilla
Puente de Rexeda	Quintanilla (en el camino real del Tanea)
Puente del Peredo	Quintanilla
La Puente de Arriba	Quintanilla
Puente de la Cerca	Quintanilla
Vado de la Cerca	Quintanilla
Puente de la Antolla	
Puente de Cubina	
El Carril	Pradería de Ozalba
El Ventalón	Lafuente
Puente de Santa Juliana	Lafuente
Vado de Fresnedo	Ería de Malverde
La Venta	Burió
La Venta de Hoz	
Cruz del Posadorio	Pradería de Hoz
Puente de la Barcenilla	Pradería de Hoz
Peña de los Vados	Peña de Lamasón
Venta de Fresnedo	Venta de Fresnedo
Puente de la Venta	Venta de Fresnedo

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Protocolos Notariales, legs. 2.348, 2.387, 2.405, 2.418-2.424, 2.488-2.494 y 2.509.

Esa abundante información documental se concentró sobre todo en la primera mitad del siglo XIX, todo el XVIII y buena parte del XVII, y gracias a ella, con la imprescindible ayuda de las prospecciones orales y de campo, se pudo trazar la red de caminos antiguos representada en el Mapa 3. Es decir, que la red viaria histórica cartografiada en dicho mapa se refiere sobremanera

a caminos de la Edad Moderna, pues por debajo de ese período, en el siglo XVI y las centurias medievales, las referencias se reducen considerablemente y, aun haciendo alusión a asuntos interesantes, como la existencia de ventas y portazgos, tienden a centrarse en el principal camino supralocal del valle. Es cierto que los hallazgos arqueológicos efectuados en zonas altas de collados parecen indicar que por ahí no debió haber apenas variaciones en la red; pero no es menos cierto, siguiendo también indicios arqueológicos de despoblados en las zonas más bajas, que la red viaria dentro del valle a buen seguro que no fue del todo la misma.

### 3.3. Arqueología de los caminos históricos

A esa documentación se le sumó, por último, la información procedente de los restos y vestigios de los caminos viejos. Durante el reconocimiento de campo se procedió a identificar todos los tramos y elementos no desaparecidos u obliterados bajo pistas y carreteras (los que aparecen exclusivamente en rojo en el Mapa 2) para proceder a un estudio más pormenorizado de los mismos. La pretensión era extraer las principales características técnicas y constructivas de esos tramos (secciones, anchuras, firmes), así como las de sus elementos asociados (puentes, humilladeros, ventas, etc.), con el fin de conseguir información arqueológica que pudiese enfocar hacia tipos de tráfico (de herradura o carreteros), funcionalidades (suprales o locales) y, sobre todo, temporalidades relativas a través de sus tipologías (cronotipologías). Para ello se dividió la red viaria histórica del valle en cuatro ámbitos, siguiendo un criterio de agrupación en torno a los cuatro grandes colectores suprales y las vías bajo su más cercana influencia, y se estableció una codificación (cartográfica y textual) similar a la empleada en el proyecto suizo IVS, consistente en utilizar tres dígitos, el primero referido al camino principal y su entorno (uno por cada gran itinerario o ámbito), el segundo al camino o ramal concreto dentro de ese ámbito, y el tercero al segmento o vestigio histórico conservado. A modo de ejemplo, la cartografía del itinerario número uno, el asociado al camino real de La Montaña, fue la que se representa en el Mapa 4, colgando luego de cada codificación la descripción en texto de sus características. Por supuesto, el nivel de mayor interés en este caso fue el tercero, y sobre él se volcó la prospección y la descripción.

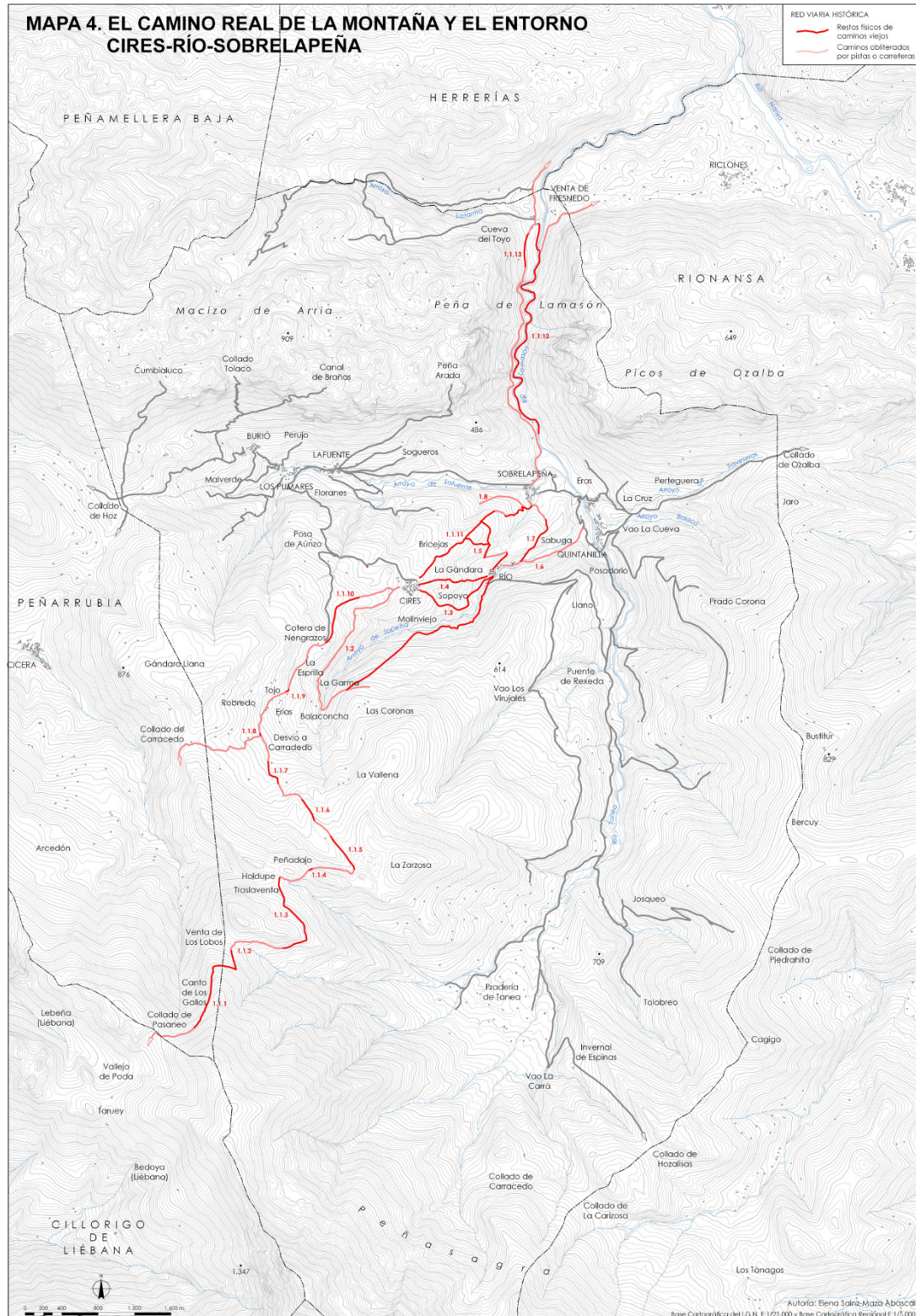
De esa información arqueológica cabe destacar que la tipología dominante era la de un camino con sección transversal en desmonte y firme de empedrado no muy concertado y levemente armado en su talud descendente con pequeños muretes o hileras de piedras de mayor tamaño (Imagen 2). La anchura variaba de unos a otros, pero por lo general eran caminos estrechos que podían ir del metro escaso a los dos metros largos, de tal manera que por ellos podían circular tanto tráfico arriero, el dominante tratándose de vías suprales, como tráfico agrario de ganado y de carros del país (carro chillón). Quizás lo más interesante en este sentido fue que no se vislumbró una clara diferencia tipológica entre los caminos de trajín y los más locales de uso vecinal y agrario, pues muchos de estos últimos repetían las características de los primeros para simplemente acceder a praderías y cabañas invernales, como puede verse en la Imagen 3.

Dejando a un lado los pasos más complicados y excepcionales, como la salida del valle por la hoz de la peña de Lamasón, las mayores variaciones tipológicas se observaron en las incursiones de los caminos dentro de los terrazgos. Ahí, con independencia de que hoy en día sus firmes aparezcan camperos (por obra del desempedrado que se les realizó cuando se introdujeron los carros de ruedas neumáticas), las secciones dominantes son en trinchera, bien en profundidad dejando dos taludes ascendentes de cierto tamaño, o bien con una excavación muy leve y un jalonamiento de piedras grandes en los dos márgenes de la caja (Imagen 4). En ambos casos parece que se trató



de que los animales que por ellos circulaban no se desviasen de la vía y no causasen destrozos en las tierras de cultivo y los prados.

Mapa 4. Segmentos del camino Real de La Montaña y su entorno



Fuente: Base Cartográfica del IGN 1/25.000 y Regional 1/5.000 y prospección de campo (Elaborado por Elena Sainz-Maza).



Imagen 2. Segmento del camino real de La Montaña



Fuente: Fotografía de Alberto Ansola

Imagen 3. Segmento de un camino de acceso a invernales



Fuente: Fotografía de Alberto Ansola

Imagen 4. Camino viejo a su paso por una antigua ería



Fuente: Fotografía de Alberto Ansola



## 4. Discusión y conclusiones

El trabajo realizado, aunque aquí haya tenido que reducirse a un simple esbozo y no se haya entrado en multitud de detalles de gran interés, en rigor vino a cumplir los planteamientos metodológicos marcados en su inicio, el estudio de la historia viaria del valle de Lamasón del revés, del presente hacia el pasado y del todo hacia las partes, de la red hasta los caminos concretos. Sin embargo, los resultados obtenidos respecto de los objetivos estipulados de partida, y por tanto la propia idoneidad del método para llegar a esos fines, dejaron algunos puntos oscuros y un cierto sabor agríndice.

Desde luego que por el lado de la caminería histórica no hay nada que objetar, y sí mucho que agradecer, al método seguido. Independientemente de que la historia vaya de delante hacia atrás o de atrás hacia delante, la conjunción de las fuentes documentales y de las monumentales o arqueológicas, del trabajo de gabinete y archivo y del trabajo de campo, y la consideración de la red viaria en su conjunto y de los caminos concretos individualizados, puede verse como un avance integrador dentro de esas investigaciones. No sólo se consiguió reconstruir la mayor parte de la red viaria histórica anterior a la actual como un todo, sino que se descendió documental y arqueológicamente hasta cada camino de la misma, hasta los principales, los de trájín, y hasta los más secundarios, los locales vecinales y agrarios. Esto, a tenor del breve estado de la cuestión respecto de los estudios de caminería histórica abordado en la introducción, no deja de suponer una apreciable aportación, posible gracias al método de trabajo empleado y a una concepción más amplia y a más escalas de lo viario.

En el campo más extenso de la geografía histórica del paisaje, que por otro lado era el que más interesaba, los resultados fueron, sin embargo, más confusos y discutibles. Es cierto que se consiguió un primer deshoje de la red viaria actual hasta llegar a la precedente de los siglos XVII, XVIII y XIX, pero ni siquiera combinando documentación y prospecciones de campo se pudo llegar apenas más lejos de ahí, y mucho menos interrelacionar en profundidad los caminos con los otros elementos conformadores de los paisajes históricos. De hecho, al margen de las deficiencias que pudo tener la propia investigación, y que a buen seguro las tuvo, las limitaciones de las fuentes documentales y de las arqueológicas fueron determinantes en este sentido. En el caso de las primeras su escasez por debajo del siglo XVII privó del adentramiento en los siglos medievales, cuando es de prever que se fuese configurando la red viaria de la Edad Moderna y buena parte de la Contemporánea, algo que pudo haberse hecho si, como en la comarca vecina de Liébana, hubiesen existido cartularios, colecciones diplomáticas o apeos monacales, ricos en referencias toponímicas y alusiones a caminos. En cuanto a las fuentes arqueológicas, a la escala de la red no fue posible hallar las tan ansiadas anomalías de trazados, en parte por carecer de información sobre otras redes anteriores a la Moderna, y también previsiblemente por tratarse de un relieve montañoso que daba pocas opciones a alteraciones de itinerarios, y en muchos lugares venía a marcar los pasos de forma casi obligada; a la escala de los caminos de la red, aparte de la información de los elementos viarios asociados, la remota probabilidad de encontrar en ellos materiales susceptibles de ser sometidos a dataciones absolutas o relativas, lo fiaba todo a las posibilidades de las cronotipologías, lo que si ya resultaba problemático en caminos supralocales muy importantes, en los más marginales respecto de las grandes rutas comerciales y ni que decir tiene en los locales el empeño aportaba muy poco o nada. En resumen, por escasez documental y carencias arqueológicas, no se pudo llegar a la red viaria y los caminos medievales, por no hablar de los anteriores tardoantiguos o romanos, y con ello no sólo quedó incompleto el deshoje cronológico

de las estructuras viarias, sino la posible aportación del mismo al deshoje del poblamiento y de sus terrazgos, a la evolución de la organización del espacio en su conjunto.

¿Quiere esto decir que el método acogido no es apropiado para el estudio de las redes viarias y de los caminos dentro de la geografía histórica del paisaje? Su promotor, Éric Vion, ya dijo que se trataba de investigaciones complejas que, para alcanzar su máximo rendimiento, dependían mucho de las fuentes y del marco espacial. De hecho, tanto en los trabajos de Vion como en los de sus seguidores franceses se eligieron, y es de suponer que no por casualidad, ámbitos espaciales con abundancia de documentación antigua y de restos arqueológicos, además de con un relieve bastante llano. En otros ámbitos que carecen de esas cualidades, como el del valle de Lamasón, es cierto que esta metodología pierde potencialidad, pero eso no necesariamente tiene por qué inhabilitarla. En absoluto en el caso de los estudios de caminería histórica, y desde aquí se piensa que tampoco en los de geografía histórica del paisaje. Eso sí, en este último campo, y después de la experiencia que ha supuesto este proyecto, si se quiere ampliar sus resultados y rendimientos parece conveniente formar equipos interdisciplinarios capaces de abarcar al mismo tiempo todos los elementos paisajísticos y, sobre todo en casos como el de Lamasón y similares, de pasar de la arqueología superficial a la arqueología en profundidad de poblados, terrazgos o incluso caminos y sus elementos relacionados. Algo sin duda complicado y dificultoso (en el curso de esta investigación se solicitó una simple prospección arqueológica con movimiento de materiales en las ruinas de la Venta de los Lobos que fue denegada por los responsables de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria), pero también sin duda muy sugerente desde el punto de vista del avance científico.

## 5. Referencias bibliográficas

- Abásolo, José A. (1975). *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- Aguilar, Inmaculada (2003). *El territorio como proyecto: transporte, obras públicas y ordenación territorial en la historia de la Comunidad Valenciana*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Aguilar, Inmaculada (2008). *El Camino Real del Reyno de Valencia*. Valencia: Cátedra Demetrio Ribes-Conselleria d'Infraestructures i Transport.
- Alzola y Minondo, Pablo (1899). *Historia de las obras públicas en España: estudio histórico*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Turner, 1979.
- Ansola, Alberto (2006). «Las venas del territorio cántabro: estudio de la red caminera en la geografía histórica del paisaje». *Investigaciones geográficas*, nº 40, 83-90.
- Ansola, Alberto (2013). «Casi mil kilómetros de historia: una experiencia de investigación en geografía histórica de los caminos del occidente de Cantabria». *Ería*, nº 91, 183-198.
- Ansola, Alberto y Sierra, José (2006). «El Camino Real de La Montaña: de Liébana a la costa por el Valle de Lamasón (Cantabria)». *Ería*, nº 71, 319-337.
- Ansola, Alberto y Sierra, José (2007). *Caminos y fábricas de harinas en el corredor del Besaya: historia, geografía y patrimonio*. Santander: Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.
- Ansola, Alberto; Corbera, Manuel; Cueto, Gerardo; y Sierra, José (2014). *Los caminos de Liébana: transitando por su historia documental y arqueológica*. Santander: Montañas de Papel.
- Arciniega, Luis (2009). *El saber encaminado: caminos y viajeros por tierras valencianas de la Edad Media y Moderna*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Ariño, Enrique; Gurt, Josep M.; y Palet, Josep M. (2004). *El pasado presente: arqueología de los paisajes en la Hispania romana*. Salamanca: Universidad de Salamanca-Universitat de Barcelona.
- Barrena, Elena (1991). *Historia de las vías de comunicación en Guipúzcoa: 1. Antigüedad y Medievo*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa.

- Bolòs, Jordi (2004). *Els orígens medievals del paisatge català: l'arqueologia del paisatge com a font per a conèixer la història de Catalunya*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- Bolòs, Jordi (2013). «La formación del hábitat medieval en Cataluña: aldeas, espacios aldeanos y vías de comunicación». *Studia Historica. Historia Medieval*, nº 31, 151-180.
- *Bulletin IVS* (1992). 90/1.
- Campillo, Xavier y López-Monné, Rafael (2010). *El llibre dels camins. Manual per esvaïr dubtes, desfer mites i reivindicar drets*. Tarragona: Arola Editors.
- Chouquer, Gérard (2000). *L'étude des paysages: essais sur leurs formes et leur histoire*. Paris: Editions Errance.
- Crespo, Manuel; Díaz, Mario; García, Manuel; e Ibáñez, Sara (1999). «El camino real de Turujal (Hualle, Valdáliga)». *Trabajos sobre el patrimonio histórico-artístico comarcal*, 5-26.
- Durán, Manuel (2004). *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- Durán, Manuel; Nárdiz, Carlos; Ferrer, Santiago; y Amado, Nieves (1999). *La Vía Nova en la serra do Xurés: la rehabilitación de la Vía Nova entre Portela do Home y Baños de Riocalco (Ourense)*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- Fernández Troyano, Leonardo (1994). *Los pasos históricos de la sierra de Guadarrama*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Ferreira, Elisa (1998). *Los caminos medievales de Galicia*. Orense: Museo Arqueológico Provincial.
- Iglesias, José Manuel y Muñiz, Juan Antonio (1992). *Las comunicaciones en la Cantabria romana*. Santander: Universidad de Cantabria-Librería Estvdio.
- IVS. <http://www.viatransfer.viastoria.ch/f/Inventaires/IVS.htm>.
- Izquierdo, Rafael (1996). *El Real Consulado de Santander y el impulso de las obras públicas (una referencia al camino de La Rioja), 1785-1829*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander.
- Leturcq, Samuel (1997). «La route et le paysage: dynamique et stabilité des réseaux routiers beaucerons entre Etampes et la forêt d'Orléans». En: Chouquer, Gérard (Coord.). *Les formes du paysage (tome 3): L'analyse des systèmes spatiaux*. Paris: Éditions Errance, 78-87.
- Lucas, Óscar (2012). «El transporte terrestre a través de la cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II. Un estudio a partir de la correspondencia de Simón Ruiz con Laredo». *Studia Historica. Historia Moderna*, nº 34, 255-279.
- Luezas, Rosa Aurora (2001). «Estudio histórico-documental y arqueológico del Camino Viejo de Fuenmayor». *Estrato: Revista riojana de arqueología*, nº 13, 77-84.
- Madrazo, Santos (1984). *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-Ediciones Turner, I y II.
- Magallón, María Ángeles (1987). *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza: Diputación General de Aragón.
- Marchand, Claire (1997). «Réseau viaire et dessin parcellaire: étude morphologique de la région du Gâtinais Oriental». En: Chouquer, Gérard (Coord.). *Les formes du paysage (tome 3): L'analyse des systèmes spatiaux*. Paris: Éditions Errance, 66-77.
- Menéndez Pidal, Gonzalo (1951). *Los caminos en la historia de España*. Madrid: Cultura Hispánica.
- Molénat, Jean-Pierre (1971). «Chemins et ponts du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques». *Mélanges de la Casa Velázquez*, VII, 115-162.
- Moreno, Isaac (2004). *Vías romanas: ingeniería y técnica constructiva*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Nárdiz, Carlos (1992). *El territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. La Coruña: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia-Xunta de Galicia.
- Palacio Atard, Vicente (1060). *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII: notas para su estudio*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Palet, Josep María (1998). «Les empremtes del paisatge». *L'Avenç*, nº 231, 73-77.
- Palet, Josep María (2005). «Estructuras agrarias en el territorio de Tarraco (Tarragona): organización y dinámica del paisaje en época romana». En: Bouet, A. et Verdin, Fl. (Dirs.). *Territoires et paysages de l'âge du Fer au Moyen Âge. Mélanges offerts à Philippe Leveau*. Bordeau: Editions Ausonius, 213-226.
- Paniagua, Ángel (2017). «The (lost) life of a historic rural route in the core of Guadarrama Mountains, Madrid (Spain). A geographical perspective». *Landscape History*, nº 38:1, 81-94.

- Piqueras, Juan y Sanchís, Carmen (2004). *Hostales y ventas en los caminos históricos valencianos*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- Pisa Menéndez, Pedro (2000). *Caminos reales de Asturias: zona central*. Oviedo: Pentalfa Ediciones.
- Rabanal, Manuel A. (2011). «Las calzadas romanas en el provincia de León». En: Caverro, Gregorio (Coord.). *Caminos históricos en León*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 37-87.
- Ribot, Luis Antonio (1979). «La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII». *Investigaciones históricas. Época Moderna y Contemporánea*, nº 1, 175-230.
- Sauer, Carl Ortwin (1941). «Foreword Historical Geography». En: Leighly, J. (Ed.). *Land and Life: a Selection from the Writings of Carl Ortwin Sauer*. Berkeley: University of California Press, 1965, 351-379.
- Sillières, Pierre (1976). «La via Augusta de Cordue à Cadix: documents du XVIII<sup>e</sup> S. et photographies aériennes pour une étude de topographie historique». *Mélanges de la Casa Velázquez*, XII, 27-67.
- Sillières, Pierre (1990). *Les voies de communication de l'Hispanie meridionale*. Paris: Publications du Centre Pierre Paris.
- Uriol Salcedo, José Ignacio (1990 y 1992). *Historia de los caminos en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, I y II.
- Vidal, Julio M. (2011). «Caminos y puentes antiguos en la provincia de León: problemas de identificación y conservación desde la arqueología». En: Caverro, Gregorio (Coord.). *Caminos históricos en León*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 207-251.
- Viguera, Modesto (2004). *Introducción al estudio de la tecnología de la construcción de las vías romanas (una investigación previa)*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander.
- Vion, Éric (1989). «L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles». En: *Paysages découverts: histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande*. Lausanne: Groupe Romand d'Études d'Archéologie du Territoire, 67-99.

## Sobre el autor

### ALBERTO ANSOLA FERNÁNDEZ

Profesor titular de análisis geográfico regional en el departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Cantabria. En los últimos años viene trabajando en dos líneas de investigación: en la evolución de la actividad pesquera y de las comunidades pescadoras y en estudios relacionados con la geografía histórica del paisaje y la caminería histórica. Dentro de esa última línea las publicaciones más recientes son «Casi mil kilómetros de historia: una experiencia de investigación en geografía histórica de los caminos del occidente de Cantabria», *Ería*, nº 91, 2013; junto a Manuel Corbera, Gerardo Cueto y José Sierra *Los caminos de Liébana: transitando por su historia documental y arqueológica*, Montañas de Papel, 2014; y «De Lebeña a Flevenia y viceversa: un recorrido geo-histórico a través de la toponimia de una aldea lebaniega (Cantabria)», *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXI, nº 1.162, 2016.